

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜಅರಸ್.—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಬಾಡಿಗೆ ಜನ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಭಾಷಣದ ಪ್ರತಿಯನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿ ಕೊಡಿ ನೋಡೋಣ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ರೈತರ ಸಮಸ್ಯೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡೋಣ. As long as it is a political organisation, as long as it is a slogan against the Government and the particular leader, it cannot be a farmer's agitation. It is only a hired political agitation. What is all I can say."

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜಅರಸ್.—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಆ ಹೃತಿಯನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡಿ ನಾವು ಹೇಳಬೇಕಾದ್ದನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇವೆ. ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಅವರು ಹೇಳಿದ್ದು ಸರಿಯೆಂದು ತೋರಿದರೆ, ಅವರ ಇಷ್ಟ ಬಂದಹಾಗೆ ಹೇಳಬಹುದು ಕಂಪೇರ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಹೀಗೆ ಮಾಡಿ ಹೀಗೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಅವರ ಇಷ್ಟ ಕಾನೂನುರೀತ್ಯ ಸಂಸದೀಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಸಬಾರದು ಪದ ಬಳಸಿ, ಕ್ರಿಸ್ತಮ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಕೇಳತಕ್ಕಂತಹ ಹಕ್ಕು ನಮಗೂ ಇದೆ. ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಂದಿರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುವುದೂ ಸರಿಯಲ್ಲ ಅದನ್ನು ಒದಿದಮೇಲೆ ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದುವರೆಗೂ ತಾವು ಓದಿದ ಪದದ ಸರಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ತಯಾರಾಗಿದ್ದು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಏನಾದರೂ ಅಸಂಬದ್ಧ ಪದಗಳನ್ನು ಬಳಸಿದ್ದರೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದ್ದರೆ ತಾವು ಈ ಸಭೆಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು. ಅದನ್ನು ತಿದ್ದಬೇಕಾದ್ದು ತಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿ. I think, I am correct. ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಂದಿರುವುದೇ ಸರಿಯಾದರೆ, ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಕ್ಲಾರಿಪೈ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಿ ಇಷ್ಟವಿದ್ದರೆ ಮಾಡಲಿ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಬಿಡಲಿ, ಅದು ಅವರಿಗೆ ಸೇರಿದ ವಿಷಯ. ಏನು ಹೇಳಬೇಕು ಎಂಬುದು ನಮಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಕಾರ್ಯ ಕಲಾಪ ಸಡೆಯಲಿ, ಪ್ರತಿಯನ್ನು ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಿ.

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

re.—Increase in bus fares in K.S.R.T.C.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಮುಂದಿನ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವಾಗಿ ಈಗ ಗಮನ ಸೆಳೆಯುವ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸದಸ್ಯರಿಗಿಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಸ್ಟೇಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಈಗಾಗಲೇ ಬಂದಿರುವುದರಿಂದ, ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಬಂದರೆ ಪುಶ್ಚೆಗಳನ್ನು ಕೇಳಬೇಕೇ ಹೊರತು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ತಮ್ಮಗಳ ಉದ್ದೇಶ ಏನಿದೆ, ಅದು ಸಾಧನೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ ಕಾರಣ ಇದರ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ರಾಮದೇವ್.—ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮದವರು ಬಸ್ಸು ದರಗಳನ್ನು ಜನವರಿ ೧೯೮೧ ರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿರುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನವನ್ನು ಸೆಳೆಯುತ್ತೇನೆ.

SRI M. M. J. SADYAJATHA (Minister for Transport).—Sir, I make the following statement.

The Hon'ble Member have referred to the hardship caused to the public due to the sudden increase in the KSRTC bus fares in the State. It is necessary therefore to explain the background against which the increase in bus fares which had to be resorted to from time to time became necessary.

During the financial year 1980-81, there have been two increases in the price of diesel, one in June 1980 and the other in January 1981. The price of diesel which was Rs. 1.62 paise per litre rose to Rs.

2.46 per litre during June 1980, an increase of approximately 50%. In January 1981, the price again rose to Rs. 2.90 paise per litre, an increase of the order of 18 %. As a consequence of the increase in the price of diesel, the KSRTC has had to foot an additional bill of approximately Rs. 7 crores.

However, diesel is only one of the inputs in the KSRTC. The rise in the price of deasel has had an impact on almost all the other inputs. The price of tyres, spareparts and consumables have increased significantly during the current year. In addition, the KSRTC has had to meet the commitments arising on account of there instalments of DA revision as well as interim relief in wages pending revised settlement.

All the factors which I have mentioned namely the increase in the price of diesel, tyres, spare-parts, consumables and the higher wage bill have resulted in a much higher deficit in the Revenue Budget of the KSRTC then was originally anticipated. In the revised estimates of the KSRTC for the year 1980-81, the anticipated Revenue Receipts amounted to Rs. 104.80 crores as against the anticipated expenditure of Rs. 113.40 crores leaving an anticipated Revenue Deficit of Rs. 8.6 crores. These revised estimates were prepared prior to the hike in the price of diesel which occurred in January this year as well as the increased in DA which was sanctioned subsequent to the preparation of the revised estimates. As a result of these factors, the deficit which was estimated at Rs. 8.6 crores rose to Rs. 10 crores.

The hike in fares in the KSRTC was, therefore, inevitable. The fare structure for mofussil routs was increased by 10% in June 1980 and by 15% in January 1981. The hike in City fares was of the order of 20%. It would thus be seen that though there was a 50% increase in the price of diesel in June 1980 and 18% increase in January 1981, the percentage of increase in fares has been less than the percentage increase in diesel price. I would like to bring it to the notice of the Members that despite of these increases in fares, the KSRTC will, nevertheless, be facing a deficit during the current year of the order of Rs. 9.65 crores. This is due to the result of the large number of agitations which have taken place during the year 1980-81. in which the KSRTC buses have been the prime targets of mob violence. As a consequence, KSRTC schedules have been disrupted and the public has been put to considerable inconvenience. Added to these, the receipts of the KSRTC have considerad fallen because of these agitations.

Taking all these factors into account, the Hon'ble Members will appreciate that there were valid and compelling reasons for the increase in the fare structure which have been resorted to by the KSRTC from time to time during the year 1980-81.

SRI D. DEVARAJ URS.— Sir, I have heard the Hon. Minister reading the reply to the Calling attention motion. The main points he has brought to the notice of this August House in connection with the rise in fares in KSRTC, are two. Of course, the rise has emanated because diesel prices have been increased and the Corporation is losing to the tune of Rs. 9 crores roughly.

MR. SPEAKER.— It is Rs. 10 crores.

SRI D. DEVARAJ URS.— Yes. Rs. 8.60 crores rose to Rs. 10 crores'. Therefore it has been argued that the price hike is an inevitability and it has been said 'the mofussil routes, the fare was increased by 10 % in June 1980 and by 15% in January 1981. The City fares increased by 20%. So the argument put forth now is that the increase in diesel prices was 50% in June 1980 and 18% in January 1981. The percentage of increase in fares is less than the increase in the price of diesel. This is the point. According to the Minister's statement, 50% increase is there so far as the diesel prices are concerned. At that time the fare structure was increased by only 10%. Though it was 50% price hike in diesel, here it is said that it was only 10% increase in the fares. The prices increase in diesel is somewhere in the order of 18% in January 1981 and for that, the increase in fares of buses has only been 15%. Am I correct? Now, it has been only 15%, though the diesel has been increased by another 18%. Originally it was 50%, now it is 18%. One it was 10% increase in fares and now it is 15%. So the Hon. Minister wants to impress on us that 50 plus 18 is equal to 68% increase. Twice there has been increase in the price of diesel and again twice there has been hike in fares. One by 10% and another time by 15%. Only 25% increase is there, according to the Hon. Minister's statement. The diesel price has increase by about 68%. So, Still there is a gap of 43%. If this is the fact, the Government had sufficient reasons to covers up this 68% instead of only a part viz., 25%. That may still be the argument.

Sir, I must say, in this connection, that I am not prepared to accept these calculations made. But, at the same-time I do not want to assert and say, no, this is not correct. I hope, I am making my point very clear and I would like to go into this question further. But, I have my own doubt. Even assuming that the Hon. Minister's calculation regarding the increase of prices of diesel is

correct the increase of fare 10% and 15% in two times, I am not prepared to accept his calculation. Thought the increase may be 17% or 18%, the increase in fare is not, as he puts it, less, only 15%. It is 31%-37%. In some cases it is going to be even 40%. So, let us not be carried away by what the Hon. Minister has said. But, at the same time, this is not the occasion to enter into an argument. I would request the Minister to meet the officer or the Chairman concerned. I would like him to go into this question if they are prepared to give all the details, relevant facts which are necessary for us either to accept the Minister's statement or reject. So, to say, it is only 15% although the diesel prices have gone by another 18%, is not correct and we are not prepared to accept it. Perhaps, it gives a wrong impression to the effect that the Government appears to be very generous in spite of the fact that they are losing so much. This is not a correct statement.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ರಾಮದೇವ್.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಇಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ಈ ಹೇಳಿಕೆ ಸತ್ಯಕ್ಕೆ ದೂರವಾದಂಥಾದ್ದಾಗಿದೆ. ೧೯೭೮ರಲ್ಲಿ ಈ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ಲೆಜಿಸ್ಲೇಷನ್ ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ಅಪಾಯಿಂಟ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಸಮಿತಿಯವರು ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವರದಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಕರ್ನಾಟಕ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನವರು ಬಸ್ ಫೇರನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಅವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಹೇಳಿರತಕ್ಕಂಥದನ್ನು ನಾನು ಈಗ ಓದುತ್ತೇನೆ.

“The Committee considered these rates as reasonable”. ನಾನು ಇದನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಇಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರು ಸ್ಟೇಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುತ್ತಾ, ‘ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೨ ಸಾರಿ ಡೀಸಲ್ ಬೆಲೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ, ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ’ ಎಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ೧೯೭೮ರ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಅವರು ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥ ನಿರ್ಧಾರ ಮತ್ತು ಅವತ್ತು ಇದ್ದಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಇವತ್ತು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದು ಬೇಡ. ಇಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ತಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಏನಾದರೂ ಸಲಹೆ ಮಾಡಿ.

† ಶ್ರೀ ಪಿ. ರಾಮದೇವ್.—ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗಾಗಲೇ ೧-೬-೧೯೭೯ ರಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ೩ ಬಾರಿ ರೇಟ್‌ನ್ನು ರಿವೈಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ರಿವೈಸ್ ಮಾಡಿದಾಗ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆ ೫೦ ಪರ್‌ಸೆಂಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದ್ದರೂ ಸಹ ಯೂನಿಫಾರಂ ರೇಟ್‌ಗೆ ೧೨ಕ್ಕೆ ಪರ್‌ಸೆಂಟ್‌ನಷ್ಟು ಮಾಡಿದರು. ಈಗ ೧೮ ಪರ್‌ಸೆಂಟ್ ಕಾಸ್ಟ್‌ ಇನ್‌ಕ್ರಿಸ್ ಆದಾಗ ಶೇಕಡ ೫೦ ರಷ್ಟು ರೇಟ್‌ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೇಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ನಾನು ಈಗ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದವರು ಏನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ, ಈಗ ಎಗ್ಜಿಸ್ಟಿಂಗ್ ಫೇರ್ ೬.೯೨ ಪೈಸೆ ಪರ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಇದ್ದರೂ ಈಗ ಪರ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗೆ ೭.೬೯ ಪೈಸೆ ಎಂದು ಪ್ರಪೋಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅಂಥ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೬ ಪೈಸೆ ಪರ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗೆ ಇದ್ದದ್ದನ್ನು ಈಗ ೮ ಪೈಸೆ ಪರ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಎಂದು ಪ್ರಪೋಸ್ ಮಾಡಿ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ತಮಿಳುನಾಡಿನವರು ೫ ಪೈಸೆ ಇದ್ದದ್ದನ್ನು ೭ ಪೈಸೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ೬ ಪೈಸೆ ಇದ್ದದ್ದನ್ನು ೮.೩೩ ಪೈಸೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕೇರಳದಲ್ಲಿ ೫ ಪೈಸೆ ಇದ್ದದ್ದನ್ನು ೬ ಪೈಸೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದಲ್ಲೂ ೧೯೮೦ರಲ್ಲಿ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು. ಈಗ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ ೫೦ ಪರ್‌ಸೆಂಟ್ ನಷ್ಟು ರೇಟ್‌ನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕೇವಲ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆ ೧೮ ಪರ್‌ಸೆಂಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಈ ರೇಟ್‌ನ್ನು ೫೦ ಪರ್‌ಸೆಂಟ್‌ನಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಕ್ರಮಬದ್ಧವಲ್ಲ. ಅವರು

ಏನು ಕಾರಣ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ಡಿ.ಎ. ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತು, ಅಪರೇಷನಲ್ ಕಾಸ್ಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತು, ಇಂಟರ್‌ಸ್ಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ಅಂಕಿಅಂಶ ಸರಿಯಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ವರಿಫೈ ಮಾಡಬೇಕು. ಅವರು ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಅದನ್ನು ವರಿಫೈ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗಿಲ್ಲ. ಈಗ ರೇಟ್‌ನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಒಂದೆ ಡೀಸಲ್ ಬೆಲೆ ೧ ರೂಪಾಯಿ ೭೨ ಪೈಸೆ ಪರ್ ಲೀಟರ್‌ಗೆ ಇದ್ದಾಗ ಅದು ೨ ರೂಪಾಯಿ ೪೬ ಪೈಸೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಾದಾಗ ೫೦ ಪರ್‌ಸೆಂಟ್‌ನಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ, ಡೀಸಲ್ ಬೆಲೆ ಲೀಟರ್‌ಗೆ ೨ ರೂಪಾಯಿ ೯೦ ಪೈಸೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಾದಾಗ ೧೮ ಪರ್‌ಸೆಂಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಹೀಗೆ ಡೀಸಲ್ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆಯಾಗ ಅಪ್ರಾಕ್ಸಿಮೇಟ್ ಆಗಿ ೭.೫ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಡಿಫಿಸಿಟ್ ಬಂದಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಸರಿತೂಗಿಸಲು ೫೦ ಪರ್‌ಸೆಂಟ್‌ನಷ್ಟು ರೇಟನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಸಮರ್ಪಕವಲ್ಲ ಎಂದು ನನಗನ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈಗ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಅನೇಕಕಡೆ ಪಬ್ಲಿಕ್ ರೀಸೆಂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಇದೆ ; ಇದು ತಮಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಯೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೆ, ಆದರೆ ಅವರು ಇದನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿಲ್ಲ. ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್ ಬಸ್ ರೇಟನ್ನು ಕೂಡ ೫೦ ಪರ್‌ಸೆಂಟ್‌ನಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಮೊದಲನೇ ಸ್ಟೇಜ್ ಮತ್ತು ೨ನೇ ಸ್ಟೇಜ್‌ಗೆ ಶೇಕಡ ೫೦ ರಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಹಿಂದೆಯೇ ಪ್ರೊಟೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಮತ್ತು ೩ನೇ ಸ್ಟೇಜ್‌ಗೆ ೩೩.೩ ಪರ್‌ಸೆಂಟ್‌ನಷ್ಟು ರೇಟ್ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯರು ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಈ ಲೆಕ್ಕ ತಪ್ಪಾಗಿದೆ. ತಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ತಮ್ಮನ್ನು ತಪ್ಪು ದಾರಿಗೆ ಎಳೆದಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ತಮಗೆ ತಪ್ಪು ಲೆಕ್ಕ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಪ್ರೊಟೆಸ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಮಾನ್ಯ ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರು ಹೇಳಿದಹಾಗೆ ಅವರು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ಲೆಕ್ಕ ತಪ್ಪಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ. ಇದಕ್ಕೆ ಇನ್ನೊಂದು ಕವಿಟಿಯನ್ನು ಬೇಕಾದರೆ ಮಾಡಿ. ನೆರೆ ರಾಜ್ಯವಾದ ಮದ್ರಾಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪಲ್ಲವನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನವರು ಈ ರೇಟ್‌ನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಮತ್ತು ಕೇರಳದಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಅವರು ನಮ್ಮಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ವೆಸ್ಟ್‌ಬೆಂಗಾಲ್‌ನಲ್ಲಿ ರೇಟ್ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದರಾದರೂ ಅಲ್ಲಿ ಜನರು ಅಜೇಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಈ ರೇಟ್‌ನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ನ್ಯಾಯಬದ್ಧವಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ, ಇನ್ನೊಂದು ಮಾತನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟ ಪಡುತ್ತೇನೆ ; ಇವತ್ತು ಈ ರೇಟ್‌ನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕಾದ್ದು ಅವಶ್ಯವಿದೆ. ನಾವು ಹೇಳಿರತಕ್ಕಂಥಾ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಇನ್ನೊಮ್ಮೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಏನು ರೇಟನ್ನು ಇನ್‌ಕ್ರೀಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅದನ್ನು ಸ್ಟೇ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಸಮ್ಮತಿ ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ರಾಮಭಟ್ (ಪುತ್ತೂರು).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈಗ ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರೇ ಕೊಟ್ಟಂತಹ ನಿಖರ ಹೇಳಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಮಾಧಾನಕರವಾದಂಥ ಅಂಶಗಳೂ ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ. ಡೀಸಲ್ ಬೆಲೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರವುದನ್ನು ಮತ್ತು ಅಜೇಟ್‌ನಿಂದ ಬಸ್‌ಗಳು ನಷ್ಟವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸೇರಿಸಿ ನಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಹೊರ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಹೇಳಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಸ್ಟೇರ್‌ಪಾರ್ಟ್ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಬಸ್ ರೇಟನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ೩೦ ಮೈಲಿ ದೂರಕ್ಕೆ ೫೦ ಜನ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ ಅವರಿಂದ ೪೦ ಪೈಸೆಯಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ರೇಟ್ ಕಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ೫೦ ಜನರಿಂದ ೨೦ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಂತಿಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಣದ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ತಪ್ಪು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಉಂಟಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಪಾಪದ ಫಲವನ್ನು ನಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಹೇರಬಾರದೆಂದು ನಾನು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಎಷ್ಟೇ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ಆಗತಕ್ಕಂಥ ನಷ್ಟವನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವುಂಟೇ ? ಅವರು ಎಫಿಷಿಯೆಂಟ್ ಸರ್ವಿಸನ್ನು ಮಾಡಲಿ, ನಾವು ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇವೆ. ಆದರೆ ಅವರು ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥ ತಪ್ಪುಗಳ ಫಲವನ್ನು ನಮ್ಮ ತಲೆಯ ಮೇಲೆ ಏತಕ್ಕೆ ಹಾಕಬೇಕು ?

೧೦-೩೦ ಎ. ಎಂ.

ಅಮೇಲೆ ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಹಣ ಸೋರಿ ಹೋಗುತ್ತಾ ಇರುವುದೂ ಉಂಟು. ಮೇಲುನೋಟಕ್ಕೆ ಕಾಣುವಂಥ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳಿವೆ. ಎಕ್ಸ್‌ಪರ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಯವರು ಇವೆಲ್ಲದರ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಅಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆಮಾಡಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯನ್ನು ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಅಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸಮಾಧಾನವಾಗುತ್ತದೆ. ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಹೇಳುವುದೇ ನಂದರ, ಬಸ್ ದರೆ ಏರಿಸಿರುವುದು ಸಾಧುವಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಚಂದ್ರಶೇಖರ್ (ಜಯನಗರ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಬಸ್ ಧಾರಣೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ, ಎಣ್ಣೆ ದರ ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತು, ಡೀಸಲ್, ಲೂಬ್ರಿಕೇಂಟ್, ಟೈರ್ಸ್ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತು. ಆದ್ದರಿಂದ ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಅಪರ ಪರದಿಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರುವುದನ್ನು ನಾನು ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅಪರೇಷನ್ ಚಾರ್ಜ್, ಲೂಬ್ರಿಕೇಂಟ್ ಅಯಿಲ್, ಇದೆಲ್ಲಾ ಸೇರಿದರೆ ಖರ್ಚು ೩೪.೪ ಪೈಸೆ ಒಂದು ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ ಒಂದು ಬಸ್‌ಗೆ ಅಂದರೆ ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿಗೆ ಎಷ್ಟಾಗುತ್ತದೆ ಅಂದರೆ ಕೇವಲ ೦.೭ ಪೈಸೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಸರಾಸರಿ ಒಂದು ಪೈಸೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಬಹುದು. ಪೂರ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವವರ ಆವರೇಜ್ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡರೆ, ಒಂದು ದಿಂದ ೨-೩ ಪೈಸೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಬಹುದು. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ ೧೫ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಜಾಸ್ತಿ ದರ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನೂ ಇದನ್ನೂ ಪರಿಶೀಲನೆಮಾಡಿ. ಒಂದು ಬಸ್‌ಗೆ ಸುಮಾರು ೩೪.೪ ಪೈಸೆ ಪರ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಅಂದಾಗ ಒಬ್ಬ ಪ್ರಯಾಣಿಕನಿಗೆ ಎಷ್ಟಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿಗೆ ಎಷ್ಟಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಅಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾಡಬೇಕೇ ಹೊರತು ಡೀಸಲ್ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತು ಎಂದು ಶೇಕಡಾ ೧೫-೨೦ ಜಾಸ್ತಿ ದರ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಒಟ್ಟು ಅಪರೇಷನ್ ಚಾರ್ಜ್ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ೨೭೦ ಪೈಸೆ, ಡೀಸಲ್ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಬಾಬತ್ತಿಗೆ ೩೪.೪ ಪೈಸೆ ಮಾತ್ರ. ಅದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಭಾಗ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಲೆಕ್ಕ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಶೇಕಡಾ ೨ ಅಥವಾ ೩ ರಷ್ಟೂ ಕೂಡ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇವರು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿರುವುದು ೧೫ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಎಂದೆ ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಅದುದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಮತ್ತು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯವರು ಏನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಯಾವರೀತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ಮೈದಾನ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಓಡುವಂಥ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಡೀಸಲ್ ಮತ್ತು ಟೈರ್ ಖರ್ಚು ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ದರ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ, ಅದೇ ಘಾಟ್ ಸೆಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡುವಂಥ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಜಾಸ್ತಿ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಮೈದಾನ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಓಡುವಂಥ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ದರ ಮತ್ತು ಘಾಟ್ ಸೆಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡುವಂಥ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ದರ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಣ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಆರ್ಥಿಕ ಬಸ್‌ಗೆ ದರ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ತಮಿಳು ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಕೇರಳದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ದರಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡುವವ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಸರಿಸಿ ದರಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ನಿಗದಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಓಡುವ ಬಸ್ ದರ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಲಗ್ನೂರಿಯಲ್ಲಿ ಓಡುವಂಥವರಿಗೆ ದರ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮೈದಾನ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಓಡುವುದಕ್ಕಿಂತ ಘಾಟ್ ಸೆಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡುವ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಖರ್ಚು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕೇ ಹೊರತು ಕೇವಲ ಎಣ್ಣೆ ಬೆಲೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ, ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ೧೫ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ದರ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿರುವುದು ಸರಿಯಾದುದಲ್ಲ. ಅದುದರಿಂದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಹಾಗೆ ಮೈದಾನ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಘಾಟ್ ಸೆಕ್ಷನ್‌ಗೆ ಹಾಗೂ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ದರಗಳು ಇರುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಮತ್ತು ಸ್ಪೆಷಿಕ್‌ಗಳಿಂದ, ಹೆಲ್ಪ್‌ಗಳಿಂದಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಾ ಇವೆ, ಅದರಿಂದ ಖರ್ಚು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದಹಾಗೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ರೀಫ್ರೆಸ್ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಪ್ರಯಾಣ ದರ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಮಾತ್ರ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯಸರ್ಕಾರದಿಂದಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಕೇಂದ್ರಸರ್ಕಾರದಿಂದಾಗಲೀ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಹಾಯ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು, ಹೊಸ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯವೇನೆಂದರೆ, ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ನಲ್ಲಿ ನೋಡಬೇಕು. ಹಳೇ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸ್ಟೇರ್‌ಪಾರ್ಟ್ ಇಲ್ಲದೆ, ಉಪಯೋಗವಾಗದೆ, ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಿದ್ದಿರುತ್ತದೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಅದಷ್ಟು ಬೇಗ ರಿಪೇರಿಮಾಡಿ ರಸ್ತೆಗೆ ಓಡುವುದಕ್ಕೆ

ಹಾಕಿದರೆ ಆಪರೇಷನ್ ಚಾರ್ಜ್ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ದರಗಳನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡಿರುವುದು ಹೆಚ್ಚು. ಇದರ ಕಡೆ ಸರ್ಕಾರ ಗಮನಹರಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಈಗ ಎ.ಜಿ. ಕೊಡ್ಗಿಯವರು. ತಾವು ತಮ್ಮ ನಾಯಕರು ಮತ್ತು ಸ್ನೇಹಿತರು ಪ್ರಸ್ತಾಪಮಾಡಿದ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಬೇರೆ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಹೇಳಿ ಖಾಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಆದರೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎ.ಜಿ. ಕೊಡ್ಗಿ.—ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರು ಪ್ರಸ್ತಾಪಮಾಡಿದ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಬೇರೆ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಮಾತನಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಯಕ್ಷಗಾನದ ತರಹ ಆದರೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎ.ಜಿ. ಕೊಡ್ಗಿ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಸ್ಸಿನ ದರಗಳನ್ನು ವಿವರೀತ ಏರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಏರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾದ ಕಾರಣ ಇದೆಯೇ ಇಲ್ಲವೋ ಎನ್ನುವುದು ಒಂದು ಪ್ರಶ್ನೆ ಇದೆ. ಇದು ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾದಂಥ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಕುಂದಾಪುರದಿಂದ ಮಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬರುವ ಲಗ್ನೂರಿ ಬಸ್‌ಗೆ ಮೊದಲು ೩೪,೮೦ ಪೈಸೆ ಇತ್ತು. ಈಗ ೫೪ ರೂಪಾಯಿ ಇನ್‌ಕ್ರಿಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇವರು ೧೮ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಸತ್ಯಕ್ಕೆ ದೂರವಾದ ಮಾತು. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಈ ರೀತಿ ವರದಿ ಕೊಡುವುದು ಅಭ್ಯಾಸವಾಗಿಬಿಟ್ಟಿದೆ. ಈ ವರದಿಯನ್ನು ನಮಗೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಸಭೆಯನ್ನೇ ಮಿಸ್‌ಲೀಡ್ ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಅದು ಕೆಲೋಮೀಟರ್ ಪರ್‌ಸೆಂಟೇಜ್ ಇರಬಹುದು.

ಶ್ರೀ ಎ.ಜಿ. ಕೊಡ್ಗಿ.—ಇದು ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿಲ್ಲ. ಅವರು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಅಧಾರಗಳು ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಏನೊಂದು ವರದಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ ಅದು ಸರಿಯಾದಂಥ ವರದಿಯಲ್ಲ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಇವತ್ತು ಬಸ್ ದರಗಳನ್ನು ಏರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕೆಲವು ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಡೀಸಲ್, ಸ್ಟೇರ್‌ಪಾಟ್ಸ್, ಧಾರಣೆ ಏರಿರಬಹುದು ಆದರೆ ಅದು ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿರಬೇಕು. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಅಜಿಟೇಷನ್‌ಗೆ, ಅನಾಹುತಗಳಿಗೆ ಈಡಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಡ್ಯಾಮೇಜಾಗಿವೆ ಎಂದು ಅದನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮೇಲೆ ಹೇರಲಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶ ಇದರಲ್ಲಿ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಇದು ಸಮಂಜಸ ಅಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಮೂಲಕಾರಣವನ್ನು ಹುಡುಕದೆ, ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದು ಅಷ್ಟು ಸೂಕ್ತವಲ್ಲ. ಖಾಸಗಿ ವ್ಯಕ್ತಿ ಒಂದು ವರ್ಷ ಬಸ್ ಓಡಿಸಿದರೆ ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಎರಡು ಮಾಡುತ್ತಾನೆ, ೨ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ೪ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ. ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಇಲ್ಲ. ಕಂಪೆನಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತವೆ. ಇವರಿಗೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಓಡಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರ ಇಷ್ಟೊಂದು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು, ಮನಾಪಲಿ ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳು ನಷ್ಟ ಹೊಂದಲಿಕ್ಕೆ ಏನು ಕಾರಣ, ಮೂಲತಃ ಏನು ತೊಂದರೆ ಇದೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಮೂಲ ಕಾರಣ ಏನು ಎಂದು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಈಗ ಡೀಸಲ್ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಸ್ಟೇರ್‌ಪಾಟ್ಸ್ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ಬಸ್ ದರಗಳನ್ನು ಏರಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಮುಂದೆ ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಬಜೆಟ್ ಬರುತ್ತದೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಪುನಃ ಏರಿಸುವ ಪ್ರಸಂಗ ಬರಬಹುದು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮೇಲೆ ಇದರ ಹೊರೆಯನ್ನು ಹೊರಿಸುತ್ತಾ ಹೋದರೆ ಅವರಿಗೆ ಅಸಮಾಧಾನ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಉರಿನಿಂದ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಮೊದಲು ೩೪ ರೂಪಾಯಿ ಇತ್ತು. ಇವತ್ತು ೫೪ ರೂಪಾಯಿ ಆಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ನೋಡುವಾಗ ನೋವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಬಹಳ ಗಂಭೀರವಾಗಿ ಪುನರ್‌ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದುದರಿಂದ ಬಸ್‌ಗಳ ದರವನ್ನು ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿ ಇಳಿಸಬೇಕು ಎಂದು ತಮ್ಮ ಮುಖಾಂತರ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಎಚ್.ಎಲ್. ತಿಮ್ಮೇಗೌಡ (ಬಸವನಗುಡಿ).—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಗಳೇ, ಈ ಮಂತ್ರಿಗಳವರು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಸ್ಟೇಟ್‌ಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ ಅವರು ಕಾಣಿಸದೇ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಕೆಲವು ಕಾರಣಗಳು ಇವೆ. ಅವು ಯಾವುವೆಂದರೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಒಳಗೆ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಒಂದು ವಿಭಾಗವಿದೆ. ಇದು ಇಡೀ ಭಾರತದ ದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಲ್ಲೂ ಇದು ಇದರಿಂದ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರಿಂದ

ಆಗತಕ್ಕ ನಷ್ಟವನ್ನು ಸರಿತೂಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮ್ಯಾಜಿಲೆ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕವರಿಂದ ವಸೂಲಿ ಮಾಡಿ ಅದನ್ನು ಮೇಕ್ ಅಪ್ ಮಾಡುವ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆದಿದೆ. ಆದರೆ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳವರು ತಮ್ಮ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಆ ವಿಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳವರು ಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಮತ್ತೊಂದು ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಅಜಿಟೇಷನ್ ನಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಡ್ಯಾಮೇಜ್ ಆಗುವುದರಿಂದ, ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸುಟ್ಟು ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಇನ್ಸುರೆನ್ಸ್ ಮಾಡಿರುವುದರಿಂದ, ದುಡ್ಡು ವಾಪಸ್ಸು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಇಲಾಖೆಯವರು ಇನ್ಸುರೆನ್ಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನವರಿಂದ ಹಣ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ, ಆ ರೀತಿ ಮಾಡದೇ ಅದರಿಂದ ಅದಂತ ನಷ್ಟವನ್ನು ಸರಿದೂಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಿರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ದರವನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಪುನರ್ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ, ಇದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಬೆಂಚ್‌ಮಾರ್ಕ್ ಒಂದು ಕಮಿಟಿ ಮಾಡಿ ಅವರು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿ ಕೊಟ್ಟು ಅನಂತರ ದರಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕೆಂದು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಸಲಹೆ ಮಾಡಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಗುಂಡೂರಾವ್.—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳವರು ಹೇಳಿಕೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಮೇಲೆ ಇಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಚರ್ಚೆ ನಡೆದಿದೆ. ಇದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿರುವಂಥಾ ವಿಷಯ ಮತ್ತು ತಮಗೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಈ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ ದರವನ್ನು ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತಾ ಬಂದಿದ್ದೇವೆ, ಇವಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ಕಾರಣಗಳಿವೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಡೀಜಲ್ ರೇಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ, ಇವತ್ತು ಡೀಜಲ್ ರೇಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದಾಕ್ಷಣ ಅದರ ಎಫೆಕ್ಟ್ ಎಲ್ಲಾ ವಸ್ತುಗಳ ಮೇಲೂ ಆಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಪದಾರ್ಥಗಳ ಬೆಲೆಯೂ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಟೈರ್ ಪ್ರೆಡಕ್ಷನ್ ಮೇಲೆ ಮತ್ತಿತರ ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಟ್‌ಗಳ ಮೇಲೂ ಎಫೆಕ್ಟ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತೆ ಬೇರೆ ಉಪಕರಣಗಳನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡತಕ್ಕ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳವರ ಮೇಲೂ ಇದರ ಪರಿಣಾಮ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತೆ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿಗಳಲ್ಲಿ ನೌಕರರು ಸಂಬಳಕ್ಕಾಗಿ, ಮತ್ತು ಬೋನಸ್‌ಗಾಗಿ ಸ್ಟೈಕ್ ಮುಂತಾದವುಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಸಹ ಬೆಲೆಗಳು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಎಂದರೆ ಶ್ರೀ ಕಕ್ಕಿಲಾಯರವರು ಮತ್ತು ಪಂಪಾಪತಿಯವರು ಇಲ್ಲ, ಅವರಿಗೆ ಇದರ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಒಂದು ವಸ್ತುವಿನ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತೆಂದರೆ ಆಗ ಎಲ್ಲಾ ವಸ್ತುಗಳ ಬೆಲೆಗಳೂ ಏರುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತದೆ ಆಗ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಸಹ ವೇಜಸ್ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿ, ಬೋನಸ್ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ನಾವು ೧೯೬೯ನೇ ಇಸ್ವಿಯಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ೬-೭ ಸಾರಿ ರೇಟ್‌ಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡುತ್ತಲೇ ಬಂದಿದ್ದೇವೆ. ಈಗ ಏನು ಹೊಸದಾಗಿ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಬಂದಿಲ್ಲ. ನಾನು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದಾಗ ಇದರ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೪ ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ಎಲ್ಲಾ ಶಾಸಕರಗಳನ್ನು ಕರೆಸಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಎಲ್ಲಾ ಆಗಮೋಗುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದರು ಆದರೆ ಅವರಿಗೂ ನಮಗೂ ಒಂದೇ ಒಂದು ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಅದು ಏನೆಂದರೆ ಡೀಜಲ್ ಬೆಲೆ ಏರಿರುವುದರಿಂದ ಇಷ್ಟು ಪರಸ್ಪರ ಏರಿಸುವುದು ಬೇಡ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಈಗ ನಾನು ಹೇಳಿದ ವಿಷಯಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಪರಿಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಇಷ್ಟು ಪರಸ್ಪರ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಲೇ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಅಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡದೇ ವಿಧಿಯಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಿಂದ ಲಾಭ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯೇ ಇಲ್ಲ. ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನುವುದು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ನಾನು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದಾಗಿನಿಂದಲೂ ನೋಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಮಗ್ರವಾದ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅರ್ಥಾಂಟಿ ಚರ್ಚೆ ಅಥವಾ ಗಂಟೆಯ ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ಬೇಕಾದರೂ ಇಡೀ ಸಂತೋಷ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡೋಣ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಹತ್ತಿರ ಕೂಡ ಸಂಪೂರ್ಣವಾದ ಮಾಹಿತಿ ಇದೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದ ಸ್ನೇಹಿತರು ಏನು ಹೇಳಿದರು ಎಂದರೆ ಕೆಲವು ಅಂಕಿಸಂಖ್ಯೆಗಳೇ ನಿಂದೆ ಅದರ ಪೂರ್ಣ ವಿವರವನ್ನು ಕೊಡಿ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಅಭ್ಯಾಸ ಮಾಡಿ ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದರು.

SRI R. GUNDU RAO (Chief Minister).—Absolutely I have no objection, because the leader of the Opposition knows very well that when he was the Transport Minister, and when I was the Transport Minister this matter has been discussed thoroughly, not only at the Government level but even with the legislator of rural areas as well as urban areas. This has been discussed and there is no other go but to increase because of lot of commitments, increase of wages of labourers, damages to buses, increase in the cost of spare parts etc. The price of a chassis which was Rs. 85,000 formerly has increased to Rs. 2 lakhs and today it is Rs. 3 lakhs ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಒಂದು ಬಸ್ ಏನಾದರೂ ಅನಾಪುತಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಯಿತು ಎಂದರೆ ದಿವಸ ಸುಮಾರು 2 ಲಕ್ಷ ರೂ ಗಳು ಅಸ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಎಂದರೆ ಅವರು ಹೇಗೋ ಲಾಭ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಸಮಗ್ರ ಅಭದ ಪ್ರಶ್ನೆಯೇ ಉದ್ಭವವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. We can fix up a time to discuss this exclusively I am not justifying the increase. Let the members also be convinced about that and let them give suggestions. Government is prepared to hear them.

SRI D. DEVARAJ URS.—I hope the Hon Chief Minister has caught the spirit of what I have stated. Before coming to this House, he has every right to bring out facts and figures and make the House convinced of what the Government have done. At the same time we have to be convinced. Here taking up for discussion is alright. Before that what we wanted was some more facts and figures. That is what I said.

SRI R. GUNDU RAO.—That, we will give.

SRI D. DEVARAJ URS.—I know that the Transport Corporation is losing. It is a fact. I am not disputing that Transport Department is not losing. But the point is, what are the factors that have contributed for such a loss. That is very important. The Chief Minister did say certain factors, namely, the cost of maintenance, D.A. hike and salary hike and damages being caused to the buses. These are all other factors. In addition to that, mismanagement is also one of the factors which he also knows. To what extent each one of these factors contribute, we must know Sir, any kind of Corporation of factory though it is a profitable concern, because of mismanagement and wrong administration, it is bound to lose. In addition, there are other factors which of course, I cannot say that the present Government is responsible, let the Hon'ble Minister take into consideration, whether the entire State in so many divisions, all these divisions are being properly maintained. I mean, whether they are all properly managed. If they are not, to what extent this mismanagement is responsible for the losses. Can these losses be again recovered only by increasing the fares. At

he cost of the public should we cover up all the losses due to mismanagement of the whole Department of Corporation? These are all the factors. I am not convinced regarding the statement made by the Minister that price hike is only 15 percent Hon'ble Minister that it is only 15 percent which, I am afraid is totally wrong. It is more than 15 percent As the Hon'ble Member pointed out in some cases, perhaps he has calculated. It has gone up as far as 15 per cent rise. In mofussil I have got calculations, routes from Mysore to Bangalore, from Mysore to Mangalore for instance. It is not 15 percent rise but it is 37 to 40 per cent rise. How can he say that it is only 15 per cent? May be we are wrong. Certainly we will stand corrected.

That is why, I would like to sit with the Officers or whomsoever the Hon. Chief Minister or the Government wants to send. I have no objection whoever is able to explain it. If we are convinced about it, we will accept it or we will also give suggestions as to how other factors should be rectified. Then, we can come to the conclusion, otherwise, if the Government is not able to justify that it is only 15% raise and if we are able to tell the Government that it is not 15% but it is more than 35 to 40% the Government will have to reconsider their decision. That is my point.

MR. SPEAKER.—The Hon. Chief Minister has agreed to supply the information. You can go through it.

Now, we shall go to the next item in the agenda.

MATTER UNDER RULE 312

re: Possession of land in S No. 88 of Kumarahalli village, Sakaleshpura Taluk.

MR. SPEAKER.—One important point that I would like to bring to your notice is that the Hon. Chief Minister has to reply to this to day only. As far as possible please restrict your speech. The time fixed for this subject is very little.

SRI C. M. ARUMGHAM.—I cannot understand why we have to speak one or two minutes. This is a very serious and important matter and if you are convinced that I should speak, I will speak.

Sir, in Kumarahalli, Sakaleshpur Taluk, in survey No. 88 there is a land to the extent of 339.19 acres. This land was owned by a European Company. This land was given to this Company in the year 1881 under survey number 34. Subsequently, the survey number